



Foto: Fredrik Sandberg (Pressens Bild)



Foto: Fredrik Sandberg (Pressens Bild)

Tihomir Drec  
Hamdija Pasic  
Geir Sundet

## Innholdsfortegnelse:

<b>INNHALDSFORTEGNELSE:</b>	<b>2</b>
<b>1 INNLEDNING</b>	<b>3</b>
1.1 BAKGRUNN FOR VALG AV OPPGAVEN	3
1.1.1 Nullvisjonen	3
1.1.2 NTP	3
1.2 AVGRENSNING AV OPPGAVEN	3
1.3 HENSIKT/MÅL	4
<b>2 DAGENS SITUASJON – ANALYSE AV DATAMATERIALE</b>	<b>5</b>
2.1 PERSONSKADEULYKKER	5
2.2 FORSIKRINGSSKADEULYKKER	7
2.3 UTENLANDSREGISTRERTE KJØRETØY PÅ NORSKE VEGER	8
2.3.1 Eksport/Import med utenlandskregistrerte lastebiler	8
2.3.2 Utenlandske motoriserte turister på norske veger	9
2.3.3 Utenlandske arbeidere (med utenlandskregistrerte kjøretøyer på norske veger)	9
2.4 DAGENS SITUASJON – OPPSUMMERING	12
<b>3 SIKKERHETSTEORI OG VALG AV METODE</b>	<b>13</b>
3.1 TRE FORKLARINGSNIVÅER FOR ULYKKER (REASON)	13
3.1.1 Feilhandlinger	13
3.1.2 Lokale forhold	15
3.1.3 Latente forhold	16
<b>4 OPPSUMMERING OG KONKLUSJONER</b>	<b>20</b>
<b>5 REFERANSER</b>	<b>22</b>
<b>DEFINISJONER OG ORDFORKLARINGER</b>	<b>23</b>

# **Vegtrafikkulykker med utenlandsregistrerte kjøretøy – et økende problem i Norge?**

## **1 Innledning**

I en stadig mer globalisert verden øker trafikken over landegrensene. Skjev økonomisk utvikling gir ulike markedsbehov, folk flytter mer på seg enn tidligere, krig og konflikt sender folk på flukt, årsakene er mange.

I denne oppgava ønsker vi å se nærmere på trafiksikkerhet og usikkerhet i forhold til utviklingen knytta til trafikk over landegrensene. Blir det flere trafikkulykker? Hvorfor? Hva kan i tilfelle gjøres for å forhindre en negativ utvikling?

Så vidt vi kjenner til er det ikke gjort liknende undersøkelser tidligere i Norge. Flere avisartikler har imidlertid pekt på problemet. Fra Sverige kjenner vi en undersøkelse utført av Susanne Gustafsson, VTI og Torbjörn Falkmer, LiU. Denne undersøkelsen tar utgangspunkt i folk med utenlandskfødte foreldre som selv er født i Sverige, altså andre generasjons innvandrere.

### **1.1 Bakgrunn for valg av oppgaven**

#### **1.1.1 Nullvisjonen**

Problemstillingen er viktig i forhold til Nullvisjonen. Nullvisjonen er som kjent ledestjernen i norsk trafiksikkerhetspolitikk, innført med Nasjonal Transportplan 2002 – 2011. Den er en visjon om et trafikksystem uten drepte eller varig skadde, og bygger på en etikk som sier at vi ikke kan godta at mennesker blir drept eller får varige skader i trafikken. For å unngå dette bygger nullvisjonen på vitenskap, og den bygger på et delt ansvar mellom myndigheter og trafikkanter der myndighetene har ansvar for et sikrest mulig vegsystem mens trafikanten har ansvar for å følge de regler som gjelder. I praktisk politikk er den uttrykk for en erkjennelse om at vi ikke kan unngå alle ulykker, og derfor må konsentrere oss om de alvorligste, de som medfører uopprettelig skade.

#### **1.1.2 NTP**

I NTP for 2010 -2019 er det bygd inn en målsetning om en reduksjon av de alvorligste ulykkene med en tredjedel. Skal vi lykkes med dette må det bli mer fokus på ulykker med høy alvorlighetsgrad. Disse er møteulykker, utforkjøringer og fotgjengerulykker. Videre må man konsentrere innsatsen blant unge og eldre, da det er disse aldersgruppene skadene er størst. I NTP 2010 – 2019 sies det også spesifikt at man må jobbe mer med trafikkanter med annen kulturell bakgrunn, noe som gjør problemstillingen i denne prosjektoppgaven ekstra sentral.

### **1.2 Avgrensning av oppgaven**

Innefor rammene studiesituasjonen setter er vi nødt til å avgrense problemområdet kraftig, og vi har valgt en annen innfallsvinkel enn Gustafsson og Falkmer, nemlig ulykker hvor utenlandsregistrerte kjøretøyer er involvert. Med dette utgangspunktet blir det arbeidsinnvandring, turisme og grenseoverskridende trafikk som kommer i fokus. Problemstillingen er aktuell i forhold til EUs utvidelse som har skjedd mot øst, og ikke minst den økte adgangen til kabotasje som kommer sommeren 2009.

### **1.3 Hensikt/mål**

Vårt mål med oppgaven er å se om ulykker med utenlandsregistrerte kjøretøy øker i Norge. Er en eventuell økning større enn trafikkøkningen disse kjøretøy representerer? Dessuten gjøre en sikkerhetsanalyse av eventuelle årsaker til dette. Hva kan eventuelt settes inn av tiltak?

Vi vil forsøke å belyse problemområde ved hjelp av James Reasons modell som analyserer mulige ulykkesårsaker på tre nivåer. Vi velger denne modellen fordi sikkerhetsstyring i vegtrafikken er en viktig del av styringssystemet i Statens Vegvesen, og der er denne modellen sentral.

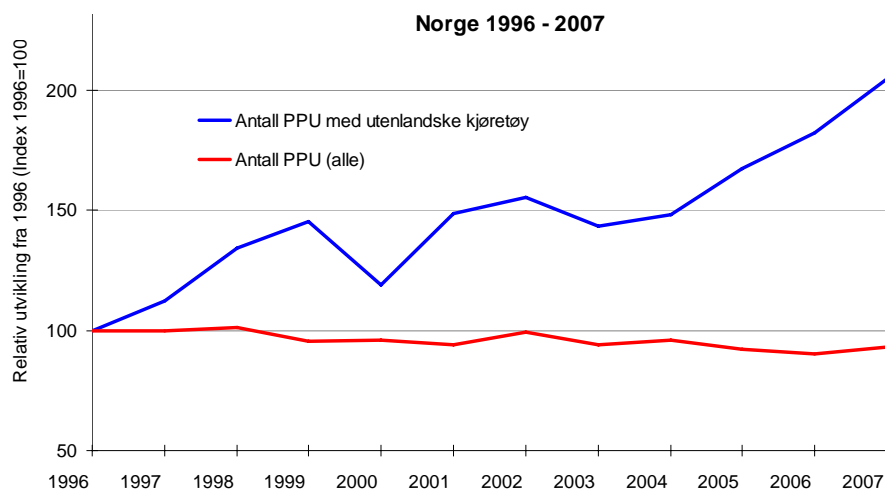
## 2 Dagens situasjon – analyse av datamateriale

Med de ressurser prosjektgruppen har til rådighet med hensyn til tid og folk, har datainnsamlingen i hovedsak konsentrert seg om statistiske funn. Vi har brukt Straks, SSB, Trafikksikringsforeningen (TRAST), IRTAD, Opplysningsrådet for Vegtrafikken (OFV), Integrerings- og mangfoldsdirektoratet (IMDI) samt andre kilder som har vært tilgjengelig på internett.

### 2.1 Personskadeulykker

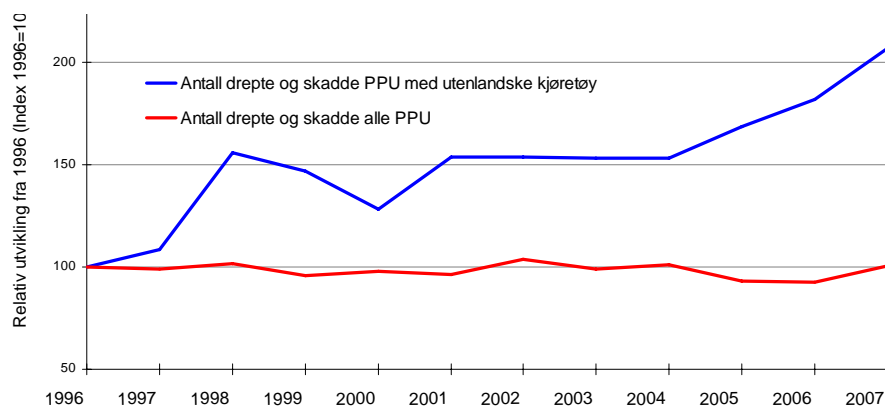
Vi har først prøvd å avklare om det er riktig at antall ulykker hvor utenlandsregistrerte kjøretøyer er involvert øker.

Antall personskadeulykker på norske veger har vært stabilt i perioden 1996 - 2007, ca. 8400 pr. år. I samme perioden har vi registrert i Straks ulykkesregister en fordobling av personskadeulykker med utenlandsregistrerte kjøretøy innblandet. I 2007 har politiet rapportert 358 personskadeulykker med utenlandsregistrerte kjøretøy innblandet.



**Figur 1: Relativ utvikling av vegtrafikkulykker med personskader, Norge 1996 – 2007 (kilde SSB og SVV)**

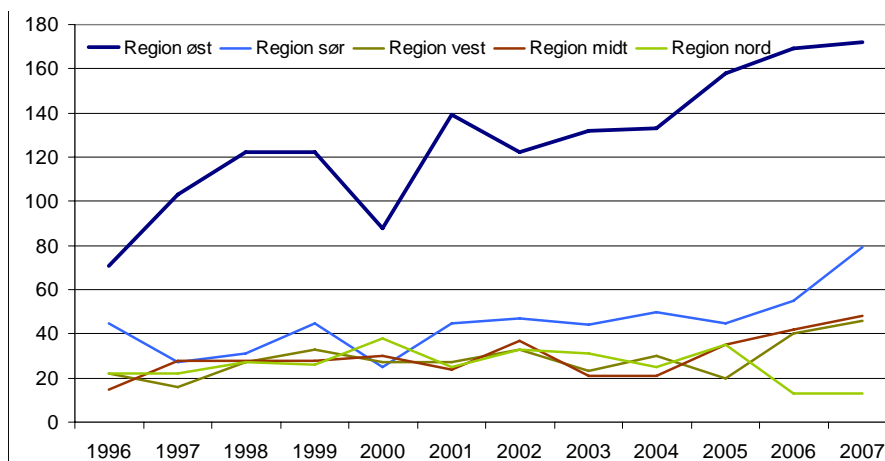
Antall drepte og skadde på norske veger har også vært stabilt i denne perioden, ca. 12060 pr. år. I samme perioden har vi registrert en økning av drepte og skadde i ulykker med utenlandsregistrerte kjøretøy innblandet på mer enn 100 %. I 2007 har politiet registrert 589 drepte og skadde personer i ulykker med utenlandsregistrerte kjøretøy innblandet.



**Figur 2: Relativ utvikling av drepte og skadde i vegtrafikkulykker med personskader, Norge 1996 – 2007 (kilde SSB og SVV)**

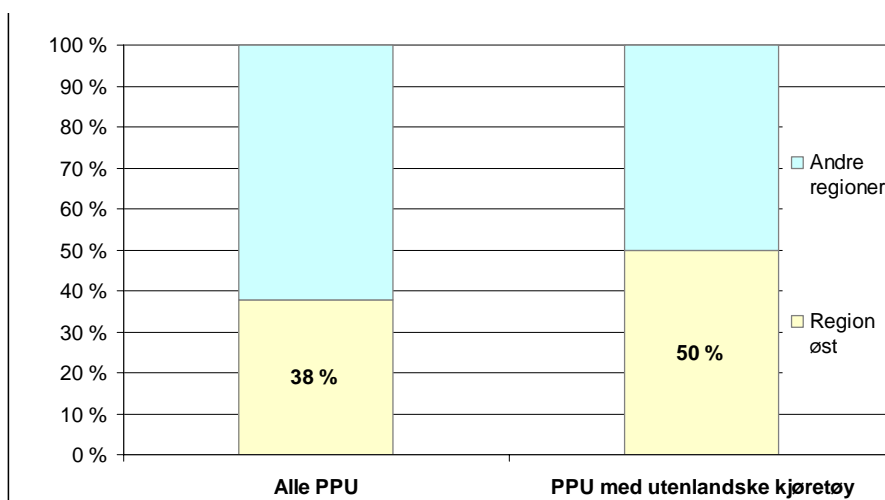
Figur 1 og figur 2 viser altså klart at ulykker der utenlandsregistrerte kjøretøy er involvert øker sterkt, i motsetning til utvikling av alle ulykker.

Av tabellen under ser man at det også er regionale forskjeller. Største økning i antall personskadeulykker med utenlandsregistrerte kjøretøy er registrert i Region øst. Økningen fra 1996 til 2007 er 101, hvilket blir ca. 140 % i løpet av siste 11 år. Utviklingen i de andre regionene er relativt stabil. Verd å merke kan være utviklingen i Region nord, som var positiv.



**Figur 3: Utvikling i antall personskadeulykker med utenlandsregistrerte kjøretøy innblandet. Norge regionvis fordeling (1996 – 2007) (kilde SVV)**

Selv om Region øst står for en tredjedel av alle personskadeulykker i hele landet, viser figur 4 at andelen av ulykker med utenlandsregistrerte kjøretøy er høyere (ca. 50 %).



**Figur 4: Prosentandel av alle personskadeulykker og personskadeulykker med utenlandsregistrerte kjøretøy innblandet. Region øst i forhold til hele landet (kilde SVV)**

## 2.2 Forsikringsskadeulykker

I likhet med utviklingen av personskadeulykker med utenlandsregistrerte kjøretøy innblandet ser vi en negativ trend også blant forsikringsskadeulykker.

Tall fra Trafikksforsikringsforeningen (TFF), som er en del av Finansnæringens hovedorganisasjon (FNH) viser en oppsiktsvekkende økning i antall skader voldt av utenlandsregistrerte kjøretøy på norske vegger.

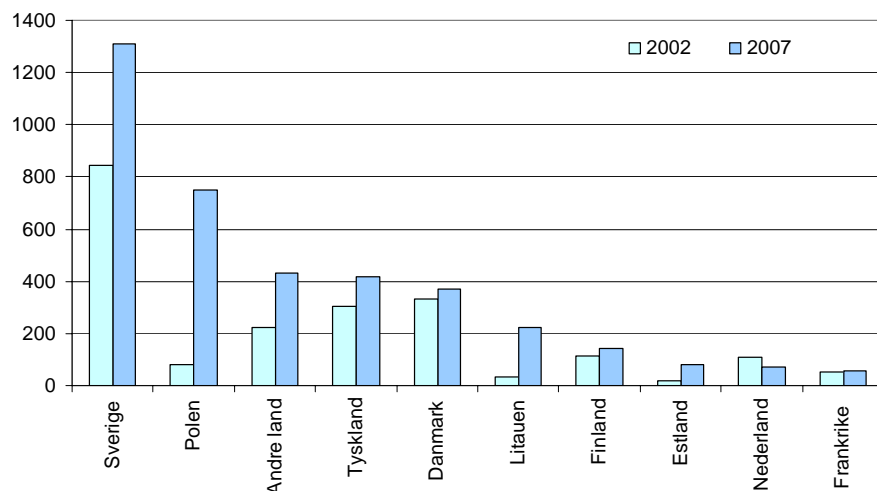
I fjor ble det registrert 3857 skader mellom norskregistrerte og utenlandskregistrerte kjøretøy. Dette er en økning på 82 % i forhold til 2002.

Statistikk basert på skademeldinger innlevert til forsikringsselskaper viser at skader voldt av kjøretøy registrert i de nye EU-land har hatt størst økning. Bare ulykker med polske kjøretøyer har økt fra 79 til 751 ulykker på seks år, altså en økning på 851 %.

	2002	2007	Endring i antall	Endring i %
Polen	79	751	672	851 %
Litauen	33	225	192	582 %
Estland	18	82	64	356 %
Andre land	222	430	208	94 %
Sverige	846	1310	464	55 %
Tyskland	302	416	114	38 %
Finland	115	144	29	25 %
Danmark	333	371	38	11 %
Frankrike	54	57	3	6 %
Nederland	108	71	-37	-34 %
SUM	2122	3857	1735	82 %

Et forsiktig anslag gjort av FNH viser at skadene av ulykkene der utenlandsregistrerte kjøretøy er involvert koster ca. 55 millioner kroner i året.

Tabell 1: Skader voldt av utenlandsregistrerte kjøretøy på norske vegger (kilde TFF)



Figur 5: Skader voldt av utenlandsregistrerte kjøretøy på norske vegger, endring 2002 – 2007 (kilde TFF)

**Konklusjon:** Det er tydelig at ulykker på norske vegger med utenlandsregistrerte kjøretøyer er et økende problem. Dette gjelder både for personskadeulykker og for ulykker med materielle skader.

Av regionene i Norge er det Region øst økningen har vært størst.

Tallmateriale for forsikringsskadeulykker viser at det er blant kjøretøyer fra Polen, Litauen og Estland økningen er størst.



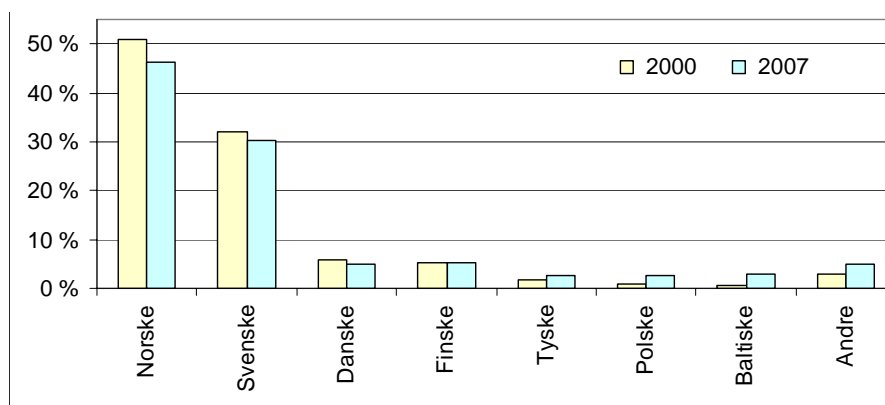
## 2.3 Utenlandsregistrerte kjøretøy på norske veier

Dagens samfunn har blitt mer og mer mobilt. Folk reiser oftere og det er flere og flere varer som må fraktes. Fra år til år registreres det vekst i hele transportsektoren fly, bane, veg og sjø.

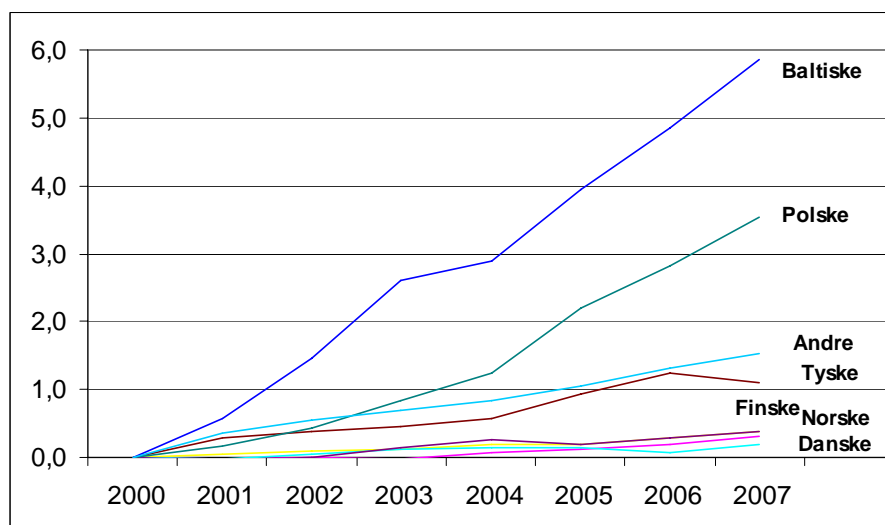
Antall kjøretøy på norske veier har i de siste 8 år økt med nesten 17 %. Spørsmålet er om denne økningen har vært like stor blant de utenlandskregistrerte kjøretøy som trafikkerer på norske veier.

### 2.3.1 Eksport/Import med utenlandskregistrerte lastebiler

I henhold til tall fra SSB øker transport av gods med lastebil i Norge fra år til år. Det samme gjelder transport av gods med lastebil inn og ut av Norge. I løpet av 2007 var det registrert 12,1 mill tonn gods fraktet med lastebil over grensen. Mer enn 75 % av disse ble fraktet med norsk eller svensk registrert kjøretøy. For bare 8 år siden var denne markedsandelen nesten 83 %. De tapte markedsandeler er overtatt av transportører fra andre land som Tyskland, Polen og baltiske land.



Figur 6: Godstransport med lastebil over norske grense. Utvikling av markedsandel (kilde SSB)



Antall tonn fraktet med polsk registrert lastebil har økt mer enn 3 ganger i løpet av 8 siste år. Transport med lastebil fra baltiske land har økt nesten 6 ganger i samme perioden.

Figur 7: Godstransport med lastebil over norske grense. Indeksert fraktet mengde, utvikling i forhold til 2000 (kilde SSB)



### 2.3.2 Utenlandske motoriserte turister på norske veger

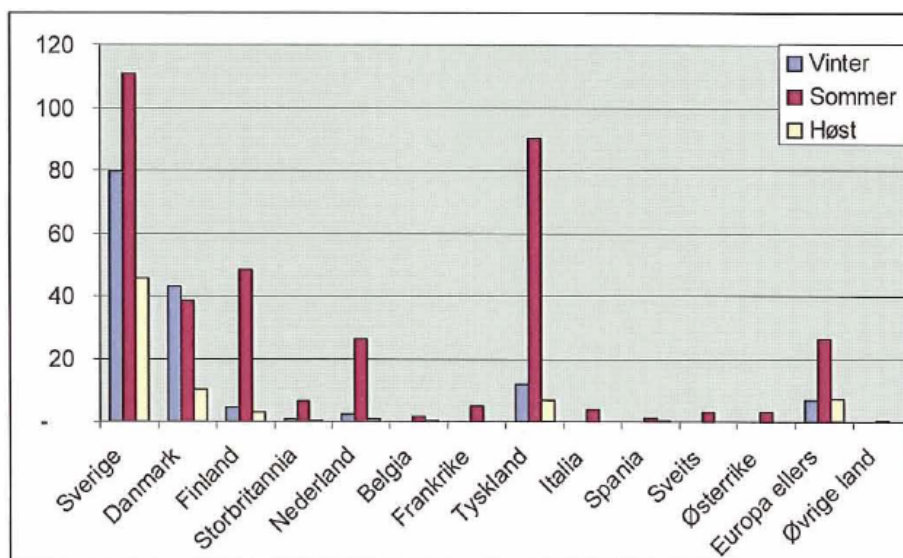
I følge TØI rapport 891/2007 "Reiselivstrafikk på veg" kom 1,9 millioner utenlandske bilturister på ferie med overnatting i Norge i 2006. Dette er den største gruppen utenlandske besøkende i Norge. Personbil, bobil og busser frakter nesten dobbelt så mange feriegjester som den nest viktigste transportmåten, fly.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Endring i % 01-06
Personbiler	442 000	487 000	492 000	499 000	507 000	518 000	17 %
Bobiler	35 000	34 000	40 000	45 000	48 000	41 000	17 %
Biler med camp.vogn	28 000	23 000	24 000	29 000	23 000	20 000	-29 %
Turbusser	13 000	14 000	12 000	13 000	14 000	14 000	8 %
Sum	518 000	558 000	568 000	586 000	592 000	593 000	14 %

**Tabell 2: Utenlandske feriegjester og deres kjøretøyer med minst en overnatting i Norge**

#### Feriegjestenes nasjonalitet

I løpet av 2006 hadde utlendinger på ferietur med seg nær 600 000 kjøretøy, 14 prosent flere enn i 2001.



De fleste feriegjestene kommer fra de nordiske land samt Tyskland og Nederland. Briter utgjør også et visst innslag. Andre nasjonaliteter er mindre representert.

**Figur 8: Antall utenlandske kjøretøy (i 1000) brukt på overnatningsferie i Norge i 2006, etter**

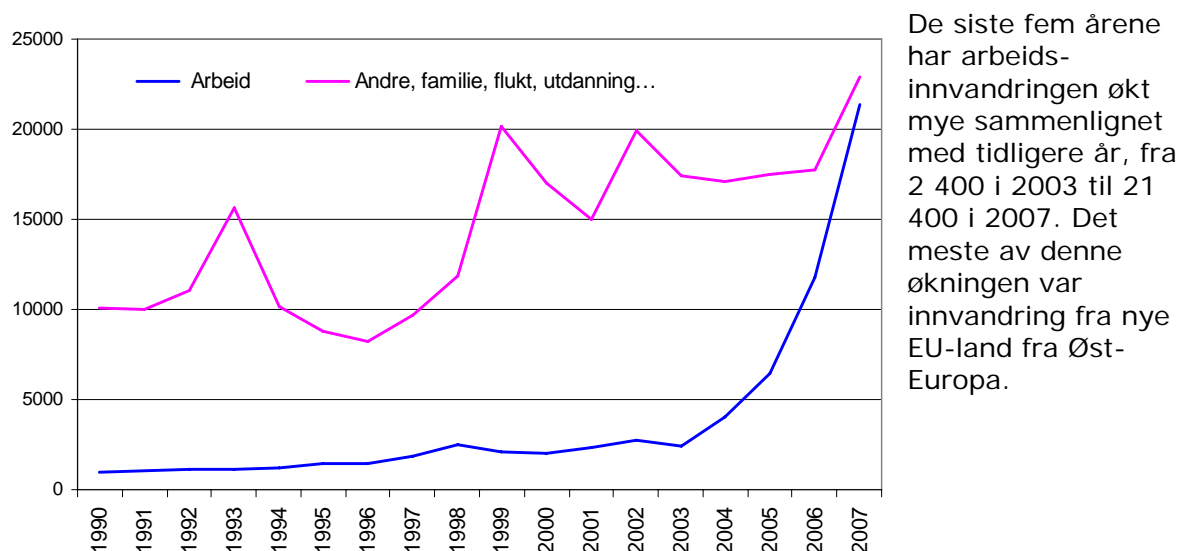
sesong og nasjonalitet

### 2.3.3 Utenlandske arbeidere (med utenlandskregistrerte kjøretøyer på norske veger)

#### Arbeidsinnvandring (SSBs tall)

Adgangen til det norske arbeidsmarkedet er blitt betydelig enklere enn tidligere med utvidelsen av EØS i 2004. Etter at de nye EU-landene fikk tilgang til arbeidsmarkedene i vest har tilstrømningen av arbeidere til Norge økt.

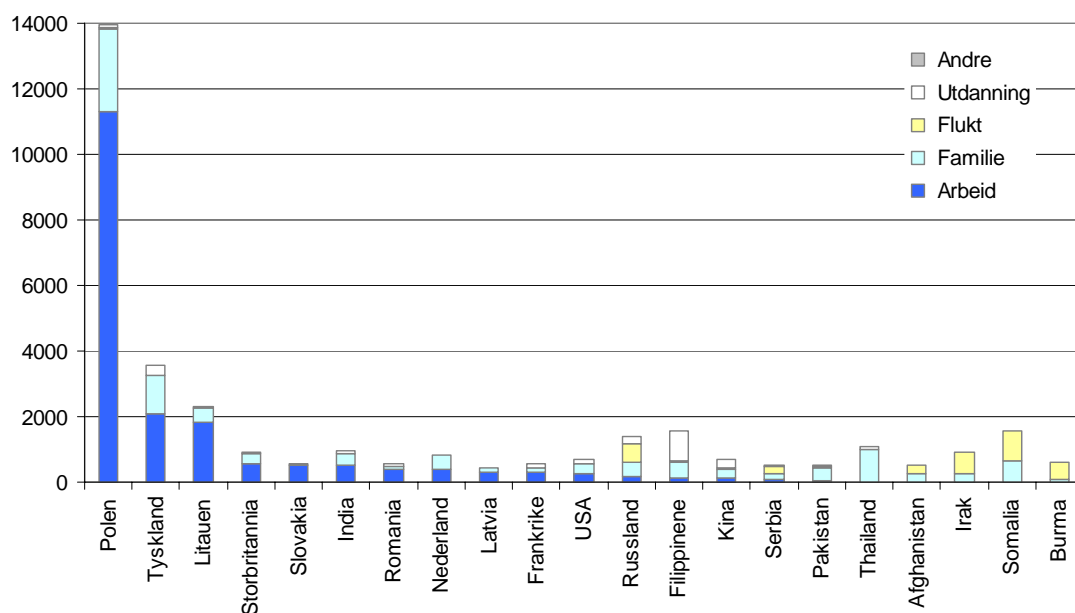
Tall fra SSB viser at i løpet av 2007 innvandret 44 300 ikke-nordiske statsborgere til Norge for første gang. Nesten halvparten av dem kom på grunn av arbeid. I overkant av 10 prosent kom på grunn av flukt og litt færre kom for å studere.



De siste fem årene har arbeidsinnvandringen økt mye sammenlignet med tidligere år, fra 2 400 i 2003 til 21 400 i 2007. Det meste av denne økningen var innvandring fra nye EU-land fra Øst-Europa.

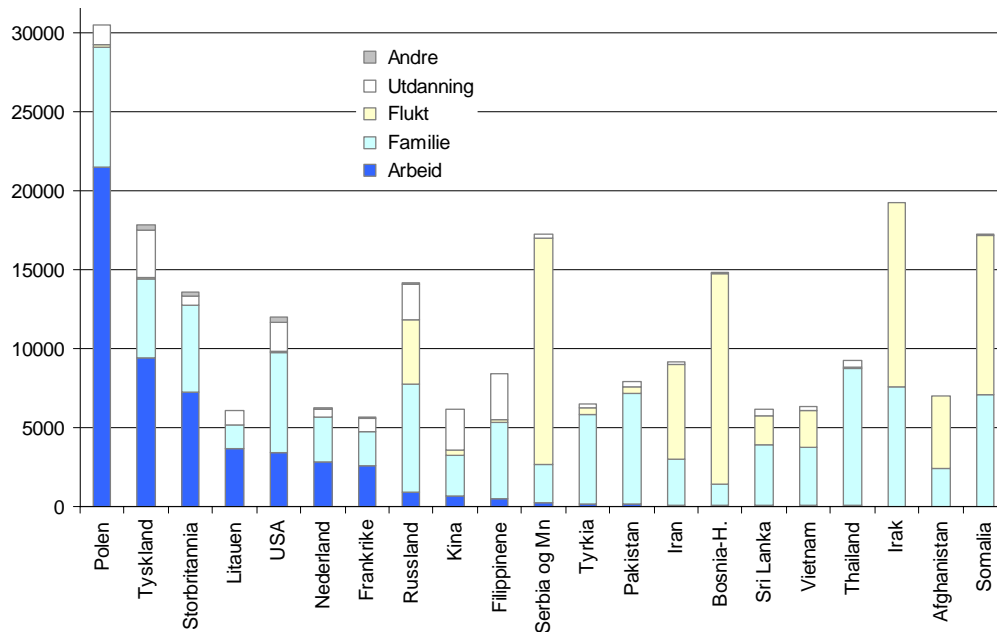
**Figur 9: Innvandringer i Norge etter innvandringsgrunn. 1990-2007 (kilde: SSB)**

Innvandrere fra Polen var den største gruppen i 2007. I alt 13 900 polakker kom til Norge i fjor.



**Figur 10: Innvandringer etter innvandringsgrunn og statsborgerskap. Norge 2007 (kilde: SSB)**

Fra 1990 og frem til i dag har i alt 30 500 polakker innvandret til Norge. 70 prosent kom for å jobbe, mens 25 prosent kom som familieinnvandrere.

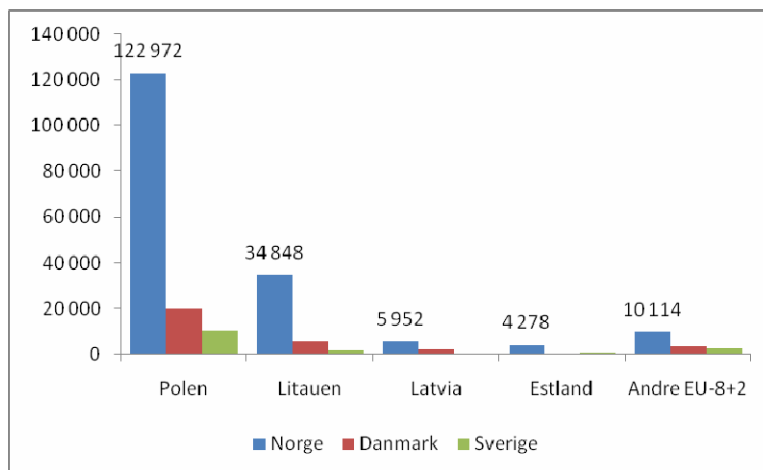


**Figur 11: Innvandring etter innvandringsgrunn og statsborgerskap. Norge 1990-2007 (kilde: SSB)**

### Registrerte arbeidstillatelser (UDIs tall)

For å bli regnet som innvandret i SSBs innvandringsstatistikk, må innvandrerens være registrert i folkeregisteret, noe som krever opphold i Norge i minst seks måneder. Personer med arbeidstillatelser med kortere varighet enn seks måneder registreres ikke som bosatt. Blant annet derfor UDIs tall på innvilgede arbeidstillatelser ikke samsvarer med SSBs innvandringsstatistikk.

- Det ble gitt nær 98 000 arbeidstillatelser i 2007, inkludert 43 000 fornyelser.
- Flest tillatelser ble gitt til borgere fra Polen, Litauen, Tyskland, Slovakia og Latvia.
- 80 prosent av arbeidstillatelsene ble gitt til menn, og 48 prosent var under 30 år.



**Figur 12: Registrerte arbeidstillatelser i Norge, Danmark og Sverige til arbeidsinnvandrere fra de nye EU-landene 1.1.2005-1.3.2008 (Kilder: UDI, Migrationsverket, Utlændingestyrelsen)**

**Konklusjon:** Det er tydelig at både antall motoriserte turister og antall utenlandskregistrerte lastebiler på norske veger har økt mer enn den registrerte trafikkveksten. Vi ser også at arbeidsinnvandring har hatt formidabel vekst i de siste åra. Vi har imidlertid ikke tall på hvor mange som har med egne kjøretøyer. Dermed blir det vanskelig å trekke klare konklusjoner. Man kan tenke seg at desto lenger vekk innvandrerens kommer fra, desto mindre sannsynlig er det at vedkommende har med eget kjøretøy.

## **2.4 Dagens situasjon – oppsummering**

### **Ulykker med utenlandsregistrert kjøretøy øker**

Analysen av datamaterialet viser at ulykker der utenlandsregistrerte kjøretøy er involvert øker. Økningen er størst i Region øst. For kjøretøy fra noen land øker den kraftig, spesielt Polen og de baltiske statene.

### **Trafikk med utenlandsregistrerte kjøretøy øker**

Vi ser også at det er en kraftig trafikkøkning fra flere land. Vi tror de viktigste årsakene til dette er godstransport med utenlandsregistrerte kjøretøy, arbeidsinnvandring og turisme.

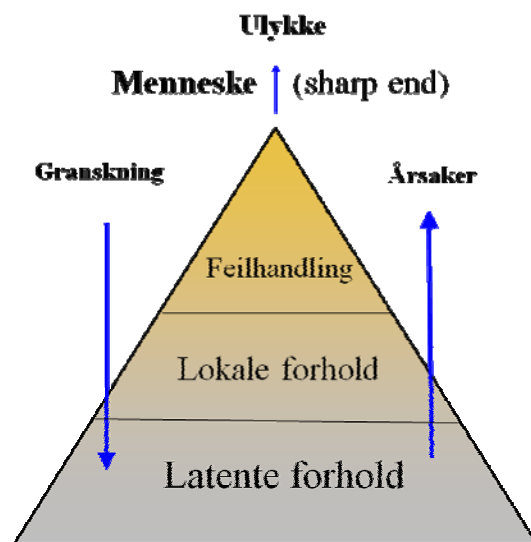
Vi kan ikke gi en klar konklusjon på om utenlandsregistrerte kjøretøy er overrepresentert i trafikkulykkene, og hvilke nasjonaliteter som eventuelt er mest involvert. Vi kan heller ikke si noe om skyldspørsmålet. Her trengs mer undersøkelser. Forsikringsstatistikken viser imidlertid tydelig at kjøretøy fra Polen, Estland og Litauen er overrepresentert i ulykker der skyldspørsmålet er avklart. For å komme videre i oppgaven velger vi derfor å gjøre en analyse av hva som kan være grunner til ulykker med kjøretøy fra disse landene.

Vi understreker altså at vi ikke har dekning for å si at de faktisk er verstingene.

### 3 Sikkerhetsteori og valg av metode

Vi har brukt en modell fra den engelske professor James Reasons for å gjøre en nærmere vurdering. Problemområdet som analyseres er det norske trafikksystemet med stadig flere utenlandske trafikanter.

#### 3.1 Tre forklaringsnivåer for ulykker (Reason)



Reason sier ulykker kan forklares på tre nivåer.

Ulykker utløses ofte av aktive feilhandlinger, og det har tidligere vært vanlig å forklare de fleste ulykker med menneskelige feil. Reason påpeker imidlertid at feilhandlinger vanligvis utløses i bestemte situasjoner, betinget av lokale forhold og underliggende latente feil. Feilhandlinger bør derfor forstås som konsekvenser av situasjonen de oppstår i, og ikke som årsaker til ulykker. En annen sikkerhetsforsker, Charles Perrow, påpeker på sin side at menneskelige feil er uunngåelige, og at det er systemets utforming og struktur som avgjør om en feilhandling får utvikle seg til en ulykke.

**Figur 13: Tre forklaringsnivåer for ulykker (Reason)**

Selv om en trafikkulykke vanligvis ikke oppfyller kriteriene for å behandles som organisasjonsulykker i henhold til Reason og Perrow, har vi valgt å betrakte trafikkavviklingen med utenlandsregistrerte kjøretøy på norske veger som et "system" for å se om en slik inndeling har mening. Dette er også i tråd med nullvisjonens tanker om å betrakte trafikkulykker som systemfeil. Vi har derfor prøvd å kategorisere hver enkelt årsak/feilhandling i henhold til modellen fra Reason.

Denne analysen bygges i stor grad på hypoteser som en større undersøkelse vil kunne bekrefte eller avkrefte.

##### 3.1.1 Feilhandlinger

Aktive feil er synlige individuelle feilhandlinger med umiddelbare konsekvenser. I journalistenes, ofte overflatiske reportasjer blir de regelmessig kalt årsaken til ulykke.

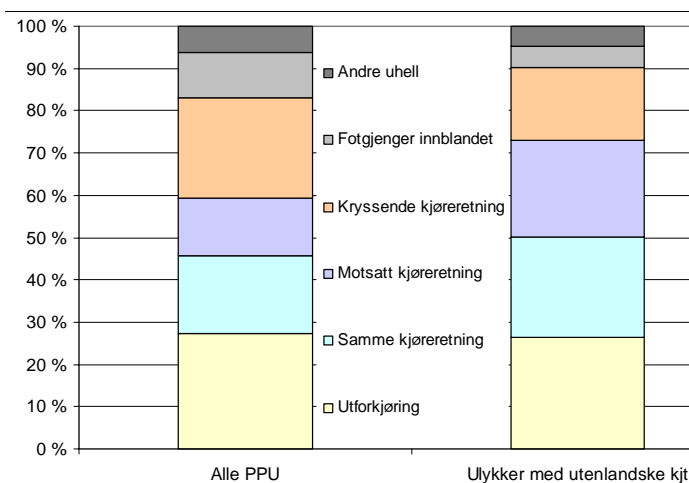
Uten en vitenskapelig og aktiv ulykkesgranskning av en representativ mengde ulykker hvor utenlandsregistrerte kjøretøy er involvert er det vanskelig for oss å være konkrete. Vi mangler i stor grad forskning om ulykkesårsak på denne type ulykker.

En slik undersøkelse må finne ut om noen feilhandlinger går igjen eller er mer representert enn andre.

##### Ulykkestyper

Figur 14 viser at ulykker mellom kjøretøy i samme kjøreretning, utforkjøring og møteulykker er dominerende ulykkestyper der utenlandsregistrerte kjøretøy er

innblandet. Utforkjørings- og møteulykker er de to ulykkestypene med høyest alvorlighetsgrad.

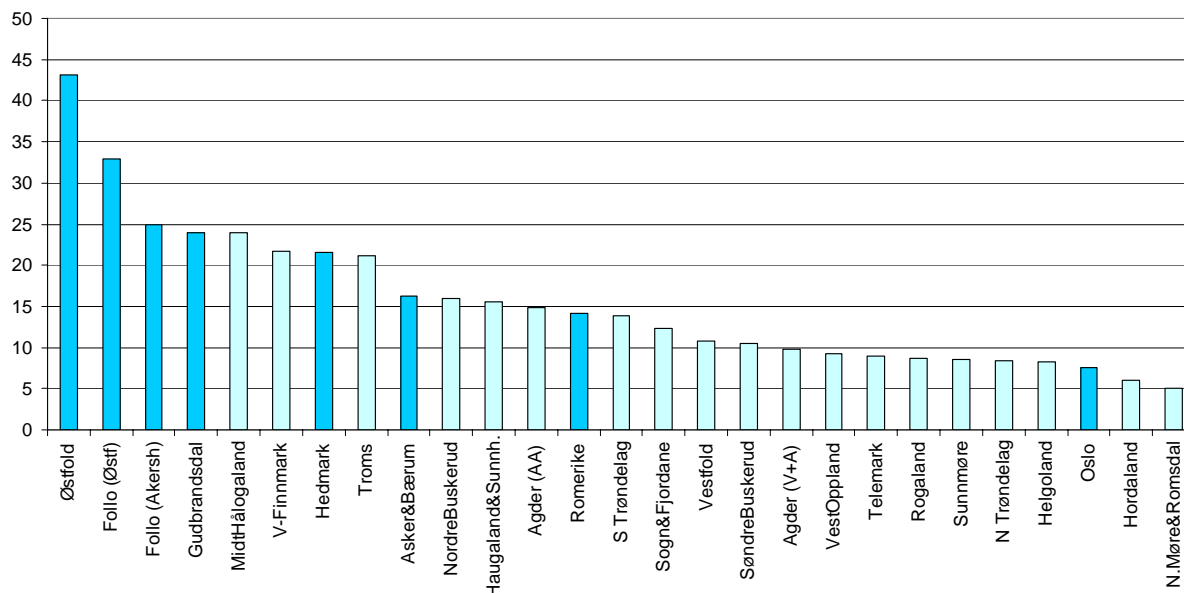


**Figur 14: Prosentandel av alle personskadeulykker og personskadeulykker med utenlandsregistrerte kjøretøy innblandet. Fordeling etter ulykkestyper 1996 – 2007. (Kilde: SVV)**

Feilhandlinger som fører til utforkjøring og møteulykker kan generelt skyldes førerens fysiske, psykisk eller kunnskapsmessige tilstand, ofte også kombinert med vedkommendes holdninger.

### Fart

Fart vil alltid være en sentral faktor i ulykker og forsterke andre elementer, både som utløsende faktor, men også i forhold til konsekvens. Jo høyere fart, jo større blir skadene. Tall fra Statens vegvesen for 2005 viser at 15 % av alle bilder tatt i ATK i Norge var bilder av utenlandsregistrerte kjøretøy. Tilsvarende andel for Region øst er enda høyere (21 %). Figuren under viser de store variasjoner mellom distriktene.



**Figur 15: Andel utenlandsregistrerte kjøretøy i forhold til totalt antall kjøretøy avbildet i ATK. Norge 2005 (Kilde: SVV)**

Det er kanskje ikke overraskende at andel utenlandsregistrerte kjøretøy som er avbildet i ATK er størst i de distriktene som har stor gjennomgangstrafikk av utenlandskregistrerte kjøretøy.

ATK	Andel utenlandsregistrerte kjøretøy i forhold til totalt antall kjøretøy avbildet i ATK
Region øst	21 %
Landet for øvrig	10 %
Hele landet	15 %

**Tabell 3: Andel utenlandsregistrerte kjøretøy i forhold til totalt antall kjøretøy avbildet i ATK (Kilde: SVV)**

To tredjedeler av alle utenlandsregistrerte kjøretøy som var avbildet i ATK i Norge i 2005 ble avbildet i Region øst.

Dette kan tyde på at utenlandsregistrerte kjøretøyer holder høyere fart enn norske.

### **Rus og trøtthet**

En sentral feilhandling som går igjen i møteulykker og utforkjøringsulykker er uoppmerksomhet. Den kan skyldes førerens fysiske eller psykiske tilstand. To av de vanligste er rus og trøtthet.

Rus og promillekjøring kan være en av årsaker til feilhandlinger. Vi mangler data om ruskjøring i de andre landene for å kunne sammenligne det med norsk statistikk.

Trøtthet/sovning er en sentral feilhandling i vegtrafikken, som er medvirkende til at nær 50 personer blir drept årlig i trafikken i Norge. Trøtthet kontrolleres i tunge kjøretøy gjennom fartskrivere og kjøre og hviletidsregler, og den er lik for alle kjøretøy registrert i EØS. For personbiler finnes ikke de samme barrierer. Man er mer avhengig av trafikantenes holdinger og forståelse, selv om forholdet i Norge lovmessig er regulert gjennom Vegtrafikkloven.

### **Stress**

Godstransport har tidsfrister. Å kjøre på ukjente veger i et trafikksystem man ikke kjenner kan være stressende for alle.

## **3.1.2 Lokale forhold**

Reason omtaler lokale forhold som lokale uttrykk for organisasjonsproblemer på høyere nivå. Han nevner ting som dårlig utformet arbeidsplass, prosedyrer som ikke lar seg gjennomføre, fravær av effektiv supervisjon, inadekvat opplæring og erfaring, stort arbeidspress, dårlige skiftplaner og usosial arbeidstid, underbemanning, dårlig personlig verneutstyr, dårlig teamarbeid og ledelse som kommer til kort rent generelt.

### **Lav vegstandard**

Norge har lave ulykkestall på verdensbasis, samtidig som landet har lavere vegstandard enn mange andre land i Europa.

Vi har få kilometer motorveg eller veg med midtdeler sammenlignet med andre land, smale veger og stor økning i trafikkmengde.



### **Kupert terreng – store klimaforskjeller**

setter store krav til utstyr og kjøreferdigheter, spesielt for tungbil. Is og snø kombinert med stigning og utforbakke kan gi svært vanskelige kjøreforhold som setter store krav til kjøreferdighet og utstyr.

Lysforhold, spesielt med mørketid i de nordligste delene av landet, kan være uvante. Kombinasjon av vintermørke og dårlig opplyste veger likeså.

### **Distraksjoner**

Når man kommer på nye steder kan natur og forskjellige former for fin utsikt være et distraksjonsmoment.

### **Forskjellige vinterdriftstrategier**

Det kan være overraskende for utenlandske førere å oppdage at vinterdriften er lagt opp etter forskjellige strategier på en og samme vegstrekning. Dersom man har kjøretøy beregnet for barveg, og vegen plutselig går over til å bli vinterveg kan problemene bli store. Kvaliteten av strøing og salting er ofte dårligere enn forventet.

### **Fartsgrenser**

På vanlige landeveger er fartsgrensen lik for lette og tunge kjøretøy, mens for eksempel Tyskland har 60 km/t for tunge kjøretøy på landeveg. Etter at nullvisjonen ble innført i 2002 fikk en rekke hovedveger fartsgrensen redusert fra 80 km/t til 70. Fartsgrenser i Norge kan dermed være uforutsigbare for sjåfører med erfaring fra andre land. Mange tungbilsjåfører vil også ha lite erfaring med 80 km/t på tofeltsveg.

### **Språk**

De fleste underskilt står på norsk, et språk få utlendinger utenfor Norden forstår.

### **Holdninger**

Norge har lavt korrupsjonsnivå, og trafikkkontroll og overvåking har jevnlig funnet sted. Tall for bl.a. bilbeltebruk viser at denne kontrollen fungerer, og vi har en beltebruk på over 90 % utenfor tettbygd strøk.

## **3.1.3 Latente forhold**

Reason definerer latente feil som usynlige feilproduserende forhold i en organisasjon.

### **Verdens økonomiske system og politikk**

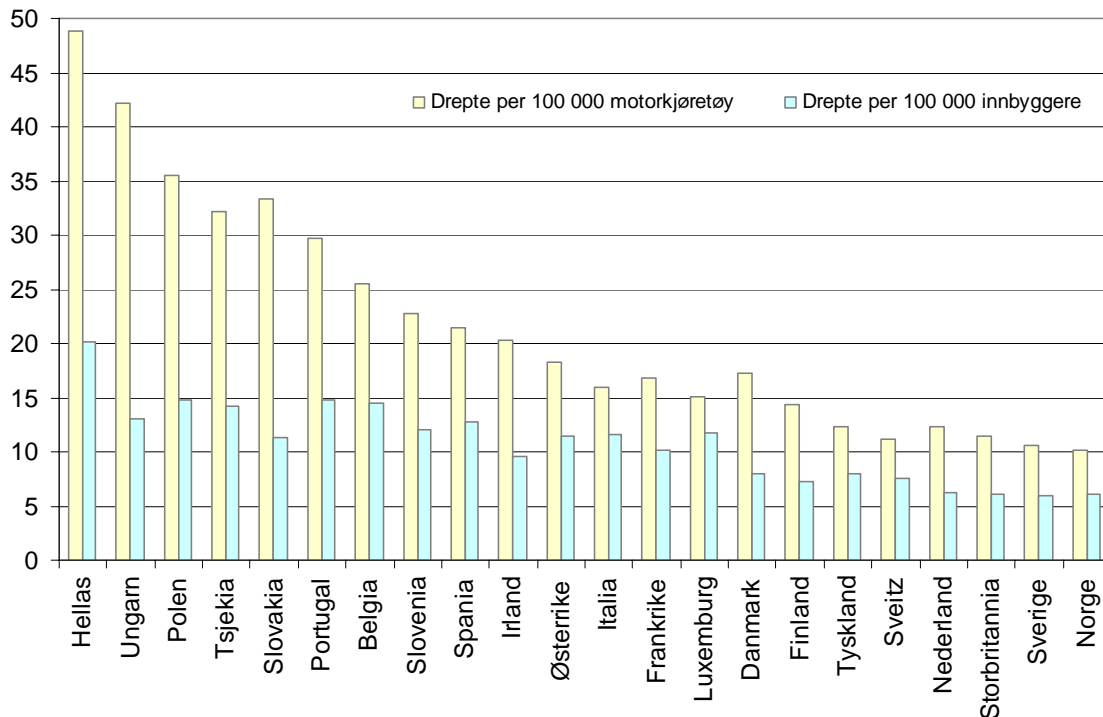
På makroplan er en kraftig trafikkøkning av utenlandsregistrerte kjøretøy på norske veger en følge av måten verdens økonomiske system og politikk er organisert. Overnasjonal styring tilrettelegger for stadig mer fri flyt av kapital, varer og tjenester ved nedbygging av grenser gjennom internasjonale traktater. Dette øker varemengden på vegen.

Krig og konflikt fører til flere flyktninger. Mer penger mellom hendene på mange mennesker fører til økt turisme. Ujevn økonomisk utvikling fører til økt arbeidsinnvandring. Den gir seg delvis utslag i at flere utenlandske sjåfører kjører for norske firma, men også til økt grenseoverskridende trafikk. En stadig større andel av denne trafikken går på utenlandsregistrert kjøretøy.

På den andre siden organiseres fremdeles i stor grad opplæring og sikkerhetsstyring i trafikken nasjonalt.

### **Stor forskjell i trafikk- og helserisiko i forskjellige land**

Databasen til IRTAD viser at det er blant annet stor forskjell i trafikk- og helserisiko i forskjellige land. Polen har for eksempel mer enn dobbelt så mange drepte per innbygger og tre ganger flere drepte enn Norge per motorkjøretøy.



**Figur 16: Helserisiko og trafikkrisiko, Internasjonal trafikkulykkesstatistikk (IRTAD)**

### Sikkerhetskultur

Dette kan skyldes mange faktorer, blant annet kan vi anta at det ligger en forskjell i sikkerhetskultur her som fører til forskjeller i trafikkulturen. For trafikanter som kommer til Norge mener vi den sikkerhets- og trafikkultur de har med seg fra hjemlandet vil komme i kategorien latente forhold.

Jan Hovden definerer sikkerhetskultur som

- De aspekter ved kulturen som påvirker sikkerheten
- Delte anskuelser, verdier, holdninger og praksis vedrørende sikkerhet og nødvendigheten av forebygging og beredskap
- Produktet av individers og gruppers verdier, holdninger, kompetanse og adferdsmønster som bestemmer forpliktelsen til, og stilen til, samt dyktigheten i utøvelsen av sikkerhetsarbeidet.

### "Just in time" prinsippet

Transport i dag er organisert etter "just in time" prinsippet. Det betyr i korthet at varen skal leveres innefor et tidsvindu slik at lagertid er nede på et minimum. Dette kan føre til tidspress og stress.

### Opplæring

Norge har et lavt risikonivå i trafikken sammenlignet med andre land. Det er grunn til å tro at nordmenn har fått opplæring spesielt innretta mot dårlige veger. I norsk trafikkopplæring og trafikktenking har sjåføren tradisjonelt betydd alt, mens vegen og bilen har betydd mindre. Fra 1970 tallet har det vært drevet et organisert trafiksikkerhetsarbeid med mange holdningskampanjer. Disse har (naturlig nok) kun vært rettet mot nordmenn – og blir fremdeles rettet mot norsktalende.

Sjåfører tar opplæring i det landet de bor. Det er grunn til å anta at opplæringen er forskjellig. Vi kan også anta at den er rettet mot landets særegne forhold. Alle land har i tillegg til sine offisielle regler sine uoffisielle regler. Når man er ny sjåfør i et fremmed land tar det tid å lære regler, komme inn i kjørekultur og kjøremønster.

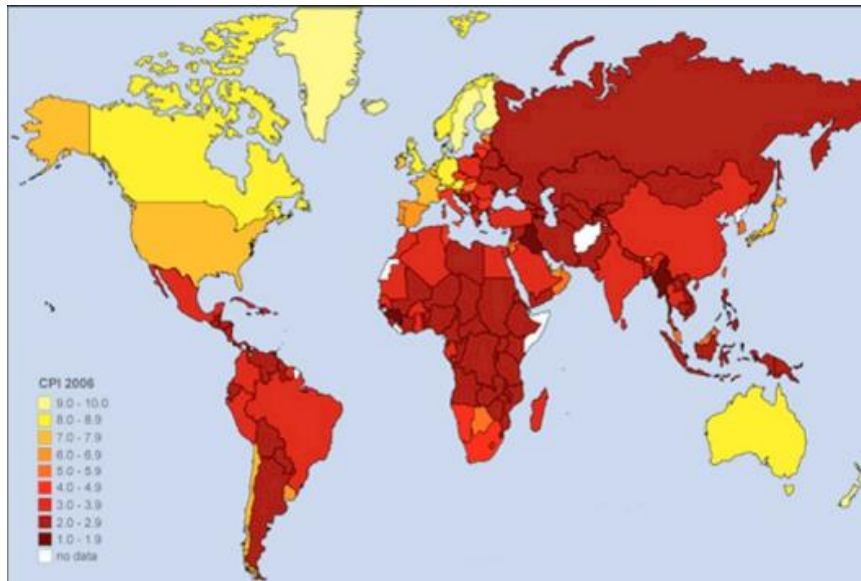
### Alkoholvaner

Alkoholvaner og forbruk kan også være et moment her. Tall fra European Commission Health and Consumers Directorate-General for 2003 viser at mens nordmenn drikker 4,8 liter alkohol i året er tilsvarende tall for Polen og Estland 6,7 og 10,7.

### Korrupsjonskultur og respekt for loven

Andre momenter man kunne sett nærmere på i denne sammenhengen er korrupsjonskultur og holdninger til å unndra seg regelverket. I enkelte land er det vanlig å kunne betale seg ut av forseelser. Der korrupsjon er utbredt er respekt for lovverk lavere.

Også her ser vi store forskjeller mellom Norge og Polen/ De baltiske statene.



**Figur 17: Corruption Perceptions Index er en målenhet laget av Transparency International og angir korrupsjonsnivået i et land. Beste score er 10. Score lavere enn 5 betyr stor grad av korrupsjon**

### Kjøretøyenes tilstand

Kjøretøyenes tilstand kan være et moment. For 20 år siden var nok kjøretøyene på tungbilsida dårligere i Øst Europa, men i dag har vi grunn til å tro at forskjellene er små. Bruk av vinterutstyr kan imidlertid være et problem på tungbil. Mangel på og bruk av kjetting er et eksempel.

### Akselkombinasjon tungbil

Likeledes kan biltype være et problem for tungbil, hvor akselkombinasjon to akslet trekkvogn og tre akslet tralle er vanlig for kontinentkjøretøyer. Vektbestemmelsene i Norge fokuserer både på akseltrykk og totalvekt, mens andre europeiske land bare fokuserer på totalvekt. To akslet trekkvogn med tre akslet tralle har langt dårligere fremkommelighet i stigning på vinterføre enn boggibil med henger. Manglende kjøredyktighet, kunnskap om og erfaring med vinterføre i stigning kan også være et moment, spesielt for tungbilsjåfører.

### Kjøre og hviletidsreglene

Kjøre og hviletidsreglene er utformet slik at de skal forhindre for mye kjøring og for lite hvil, men de forhindrer ikke kjøring på nattestid, da kroppen er minst i stand til å holde høyt aktsomhetsnivå.

### Nattarbeid

Ofte vil kombinasjonen av kjøre og hviletidsregler, just in time, og den voldsomme trafikkøkningen vi har fått i Europa de siste tiår føre til mye nattarbeid for yrkessjåfører.

### Personlig økonomi

Høyere kostnader i Norge enn i hjemlandet kan føre til at bilister ikke stopper for å overnatte eller spise når de burde. For arbeidsinnvandrere med egen bil kan det også føre til at man kjører lange avstander uten overnatting når man har vært på besøk i hjemlandet og har egen bil.

### Trafikkregler

	Tettsted	Landeveg	Motorveg
Tyskland	50	100	Fri fart
Danmark	50	80	130
Frankrike	50	90	130
Italia	50	90	130
Polen	60	90	130
Østerrike	50	100	130
Belgia	50	90	120
Bulgaria	50	90	120
Finland	50	100	120
Hellas	50	110	120
Nederland	50	80	120
Portugal	50	90	120
Spania	50	90	120
Sveits	50	80	120
Estland	50	90	110
Sverige	50	90	110
Norge	50	80	100

Det er fortsatt en del forskjeller i trafikkregler blant enkelte land i Europa. Største forskjeller ser vi blant fartsgrenser, promillegrenser og delvis skilting. Dette kan føre til misforståelser. Tabellen til venstre viser forskjeller i fartsgrenser mellom land i Europa.

**Tabell 4: Fartsgrenser i Europa, Kilde: Opplysningsrådet for Vegtrafikken (OFV)**

### Fravær av avtaler

Fravær av bilaterale avtaler mellom Norge og andre land i Europa, med unntak av Sverige og Danmark, gjør at de utenlandsregistrerte kjøretøy som blir avbildet i ATK blir ikke straffeforfulgt.

### Manglende språkkunnskap

Manglende kunnskap i norsk språk – eller andre språk kan føre til misforståelser og feilhandlinger. Tungbilsjåfører som kjører bare på GPS og ikke spør lokalkjente sjåfører kan ta vegvalg som ikke egner seg for store kjøretøyer, noe som kan få konsekvenser ikke minst på vinteren.

### Konkurransforhold

Konkurransforhold mellom land, firma og sjåfører kan være en årsak til at enkelte sjåfører ikke får den hjelpen de trenger.

## 4 Oppsummering og konklusjoner

I Norge har tallet på trafikkulykker hatt en nominelt minkende tendens siden begynnelsen av syttitallet. I samme periode har trafikkmengden økt kraftig.

Tallene på ulykker hvor utenlandskregistrerte kjøretøyer er involvert øker kraftig. Dette gjelder først og fremst møteulykker og utforkjøringer, de ulykkestypene som fører til flest drepte og hardt skadde, ulykkene nullvisjonen prioriterer høyest.

Trafikkmengden med utenlandskregistrerte bilen øker også kraftig. Vi har ikke vært i stand til å avklare om utenlandsregistrerte kjøretøyers involvering i trafikkulykker er større enn deres andelsøking i trafikken. Det er et undersøkelsesarbeid som er for stort for denne type oppgave. Spesielt fordi det er vanskelig å avklare hvor mange arbeidsinnvandrere som har med kjøretøy registrert i hjemlandet.

Vi har brukt James Reasons modell for å analysere ulykkene på flere nivå, og vist hvilke utløsende faktorer som kan ligge til grunn, samt hvordan røttene til disse kan ligge i en kombinasjon av latente forhold kombinert med lokale forhold.

**De viktigste latente forholdene** mener vi er den nyliberalistiske økonomien som fører til økt trafikk over grensene. Samtidig blir opplæring og sikkerhetstenking i stor grad utført nasjonalt.

Vi tenker oss at alle trafikanter har med seg en kulturell bagasje. IRTAD databasen viser at mange av de landene som har stor trafikkøkning i Norge har langt dårlige helse- og trafikkrisiko enn Norge. Sjåfører fra land med langt høyere ulykkestall tar med seg en kjørekultur som i sin tur bunner i en sikkerhetskultur. Opplærings- og holdningstiltak og kampanjer retter mot trafikanter i det enkelte land vil ikke treffe trafikanter fra andre land på samme måte. Vi kan på den ene siden snakke om at man tar med seg sin trafikkultur inn i et annet land, på den andre siden tar det tid å lære det nye landets kjøre- og trafikkultur og misforståelser og ulykker kan bli resultatet.

De landene som har størst trafikkøkning i Norge ser ut til å være Polen og de baltiske statene. Dette er også land hvor folk har svakere økonomi enn Norge og en dårligere korrupsjonskultur.

**De lokale forholdene** i Norge preges av lite firefeltsveg og få kilometer veg med midtdeler. Klima kan være et av de tøffeste i Europa, samtid som store deler av landet har kupert terreng. Det meste av skiltingen er på norsk, et språk få utenfor Norden forstår.

En forklaring på de relativt lave ulykkestallene kan være den vekt som opplæring og kampanjer har lagt på den norske trafikanten.

### Feilhandlinger

Tall fra fotobokser tyder på at farten kan være større for utenlandsregistrert kjøretøy. Uoppmerksomhet er en vanlig feilhandling knyttet til utforkjøring og møteulykker.

Trøtthet og sovning kan være en grunn for uoppmerksomheten, som igjen kan bunne i tidspress eller at det er dyrt å legge seg inn på hotell.

## Konklusjoner

Den viktigste konklusjonen er at dette feltet trenger økt oppmerksomhet. Det er sannsynlig at tall på ulykkene med utenlandskregistrerte kjøretøyer øker langt kraftigere enn den økte trafikkandelen skulle tilsi.

Norsk trafikksikkerhet bygger på Nullvisjonen. En av dens tre fundament er vitenskap. Her må Statens vegvesen i samarbeid med for eksempel NTNU, SINTEF og TØI gjøre grundigere studier på dette feltet. Som en viktig aktør bør også Statens Havarikommisjon se nærmere på slike ulykker.

Studiene bør avklare i hvor stor grad utenlandsregistrerte kjøretøy og/eller sjåfører er involvert i ulykker, aldersgruppe på sjåfører, type kjøretøy, om det er forskjell på sommer og vinter, samt hvilke nasjonaliteter som er overrepresentert.

Uten en slik studie er det ikke mulig med sikkerhet å slå fast hva som trengs av tiltak. Vi vil likevel peke på følgende tiltak:

1. Det bør opprettes internasjonale avtaler som muliggjør straffeforfølging av trafikkovertridelser over landegrensene. EØS forordning 561/2006 har innført en slik adgang på kjøre og hviletider.  
Vi ser spesielt at det er uheldig at fartsovertridelser ikke blir straffeforfulgt. Det kan gi bilister i utenlandsregistrerte kjøretøy inntrykk av å stå utenfor loven i Norge.
2. Man bør tenke mer på utenlandske sjåfører ved planlegging og gjennomføring av trafikksikkerhetskampanjer.  
I kampanjer kan det for eksempel lages brosjyrer på flere språk. Stopp og sov kan være et eksempel.
3. Vi foreslår at aksjon Donna Diesel utvides slik at den omfatter også de andre trafikanter fra utlandet (personbilførere, MC førere, ...). Det er veldig viktig at informasjonsmaterialet om kjøring i Norge (glatte veier, vinterutrustning, fartsgrenser...) lages på flere språk og blir lett tilgjengelig både for turister og utenlandske arbeidere.

## 5 Referanser

- Amundsen (2007) Sikkerhetsstyring i Region øst. Forelesningsnotater
- Aven (2004) Samfunnssikkerhet, Universitetsforlaget
- Elvik, (2007) Trafikksikkerhetshåndboka, oppdatert nettutgave, TØI
- Grue, Berit (2007) Reiselivstrafikk på veg, TØI rapport 891/2007
- Gustafsson (2006) Innvandrare och trafikksäkerhet i Sverige, VTI rapport 547A
- Jan Hovden (2001) Myter og feilslutninger i sikkerhetsarbeidet. Kompendium til EVU-kurs
- Rosness, R.(2001) Slank og sårbar? Om verdien av organisatorisk redundans, SINTEF rapport STF38 A01413
- Ragnøy, A. (2002) Automatisk trafikkontroll (ATK) – Effekt på kjørefart. TØI-rapport 573/2002
- Statens vegvesen (2006) Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-2009.
- Statens vegvesen (2006) Veileder for sikkerhetsstyring i vegtrafikken, Høringsutgave
- Statens vegvesen (2007) Håndbok 271 Risikovurderinger i vegtrafikken. Veileder
- Thomassen, Erik (2007) Systemforståelse av vegtrafikken – samspill og ansvar. Forelesningsnotater
- Tinmannsvik (2005) En modell for sikkerhetsstyring. Kompendium til EVU-kurs BA6110
- Vaa, T (2004) Effekter av informasjonskampanjer på atferd og trafikkulykker – forutsetninger, evaluering og kostnadseffektivitet, TØI rapport 727/2004

Directorate-General 'Health and Consumer Protection(2008)

[http://ec.europa.eu/health/ph\\_information/dissemination/echi/echi\\_11\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/health/ph_information/dissemination/echi/echi_11_en.pdf), 24/11-2008



## Definisjoner og ordforklaringer

**Ulykke:** En plutselig uforutsett hendelse som resulterer i en påvisbar skade.

**Vegtrafikkulykke:** Ulykke som inntreffer på veg som er åpen for alminnelig ferdsel (offentlig eller privat veg, gate eller plass som er åpen for alminnelig trafikk, herunder opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bussterminal, sykehusområde, rasteplass, bru, ferjekai eller annen kai som står i umiddelbar forbindelse med veg)<sup>1)</sup> der et eller flere kjøretøy<sup>2)</sup> er innblandet. De fleste ulykker i den offisielle vegtrafikkulykkesstatistikken gjelder ulykker i forbindelse med motorkjøretøy. F. eks er eneulykker med sykkel sterkt underrapportert.

**Personskade ulykke: (PPU)** Den offisielle statistikk over vegtrafikkulykker, omfatter bare ulykker som er registrert av politiet og som har resultert i en personskade som ikke er bagatellmessig.

### Personskade

**Drept:** Død innen 30 dager etter ulykken som følge av skadene i ulykken.

**Meget alvorlig:** Skade som en tid truer personens liv eller som fører til varig mén.

**Alvorlig:** Større skader som ikke er livstruende.

**Hardt skadde:** Summen av antall meget alvorlig og alvorlig skadde.

**Lett:** Skader som ikke trenger sykehusinnlegging, men som ikke er bagatellmessige.

**Tunge kjøretøy:** Motorvogn, med eller uten tilhenger, som er konstruert for godstransport og har tillatt totalvekt på 3500 kg eller mer, eller motorvogn som er registrert for transport av flere en 8 personer utenom føreren.

**Årsdøgntrafikk (ÅDT):** Det samlede antall kjøretøy som passerer et snitt av en veg i løpet av ett år, dividert med 365.

**Automatisk trafikkontroll (ATK):** Fartskontroll utført ved hjelp av elektroniske sløyfer i vegbanen som målet fart og kamera som fotograferer overtredere, uten at polititjenestemann er tilstede.

**Trafikkarbeid:** Produktet av antall trafikkenheter (kjøretøy) som forflyttes og den avstand de forflyttes.

**Stamveg:** Veg som inngår i det definerte overordnede gjennomgående riksvegnettet i landet. Over 7.500 km riksveg er definert som stamveg.

**Ulykkeskostnad:** Verdien av de uønskede konsekvenser og tap som ulykker fører til, regnet i penger

**Straks ulykkesregisteret:** Statens vegvesens interne register for vegtrafikkulykker med personskade. Registeret er basert på rapportering fra politiet.

**Helserisiko:** Den helserisiko som er forbundet med en aktivitet uttrykker hvor fremtredende den er som dødsårsak eller skadeårsak i en befolkning. Helserisikoen angis som antall drepte (eller skadde) ved aktiviteten i forhold til størrelsen på befolkningen, f eks drepte pr 100 000 innbyggere.

**Trafikkrisiko:** Drepte pr. 100000 kjøretøy

**TRAST:** Ulykkesstatistikk basert på skademeldinger innlevert til forsikringsselskapene (kun materielle skader)

**Trafikkskade (forsikringsskadeulykker):** Enhver skademelding som involverte parter melder til forsikringsselskapene. Følgelig er antall trafikkskader større enn antall trafikkulykker. Vegtrafikkulykker som resulterer i små materielle skader vil som regel ikke meldes, og heller ikke skader som er uten forsikringsdekning.

**IRTAD** (International Road and Traffic Accident Database): OECD database over vegtrafikkulykker.

**Kabotasje:** Transportoppdrag internt i annet land enn der bilen er hjemmehørende.

**Innvandrere:** Innvandrere er personer som en eller annen gang har innvandret til Norge. For å være regnet som innvandret til Norge, skal flyttingen være registrert i Det sentrale folkeregister. Flytting fra utlandet skal meldes dersom personen «har til hensikt» at oppholdet skal vare minst seks måneder. Det er imidlertid mange, kanskje særlig arbeidstakere fra de nye EØS-landene, som enten ikke skal melde flytting fordi de ikke skal bo her så lenge, eller som ikke blir registrert, selv om de skulle det.

---

<sup>1)</sup> - Vinterveg på islagte elver og vann regnes også som veg. En veg *regnes for å være åpen for alminnelig trafikk* selv om det må betales bompenger.

Et gårdstun, et fabrikkområde, et militært område eller en privat avkjørsel til bolig, gårdsbruk, eiendom etc., *regnes ikke for å være åpent for alminnelig trafikk*.

Det forutsettes at ulykken er en konsekvens av ferdselen på vegen. Ulykker hvor bare fotgjengere er innblandet, ulykker ved av- og pålessing og ulykker som skjer på gårdsplasser, i garasjer, ute i skogen eller på jorder *regnes ikke som rapporteringspliktige vegtrafikkulykker*, heller ikke ulykker med tog, T-bane eller forstadsbaner i egen trasé som skjer utenfor planovergang.

<sup>2)</sup> - Som *kjøretøy* er regnet sivile og militære motorkjøretøyer, skinnegående kjøretøyer og ikke motordrevne kjøretøyer (sykler, rullestoler, hestekjøretøy med vogn eller rytter).